

Pikaraitiolinjan 550 ja Kaupunkiraitioliikenteen liikennöintisopimusten solmiminen

412/08.01.01.01/2021 [Yhteistyösopimus pikaraitiolinjan PR550 liikennöinnistä]

Hallitus 29.11.2022 § 117

Esittelijä	Toimitusjohtaja Mika Nykänen
Valmistelijat	Tulosalueen johtaja Johanna Wallin, p. 050 337 5685; yksikön päällikkö Mika Häyrynen, p 09 4766 4295; sekä sopimuspäällikkö Jami Vitikainen, p. 050 412 1926

Hankinnan tausta

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) on omalla alueellaan (jäsenkuntien muodostama alue) laissa määritelty ja EU:n palvelusopimusasetuksessa (EY 1370/2007) tarkoitettu henkilöliikenteen toimivaltainen viranomainen. HSL:n tehtäviin kuuluu järjestää raitioliikenteen palvelut osana Helsingin seudun yhtenäistä joukkoliikennejärjestelmää.

HSL:n pikaraitioliikenteen hankinnan valmistelu aloitettiin 2018, kun HSL ja Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL) kävivät ensimmäisen neuvottelukierroksen Raide-Jokeria liikennöivän pikaraitiolinjan liikennöintisopimuksesta ja kaupunkiraitioliikenteen jatkosopimuksesta HKL:n tekemän tarjoutumisen pohjalta. Tämä neuvottelukierros ei johtanut sopimukseen. HSL:n hallitus päätti 5.5.2020 § 88 Raide-Jokeria liikennöivän pikaraitiolinjan 550 (PR550) liikennöinnin sekä kaupunkiraitioliikenteen liikennöinnin hankintavaksi Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (nykyään Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy) kanssa neuvoteltavan sopimuksen.

Hankittavat sopimuskokonaisuudet

HSL:n hallitus päättää tällä päätöksellä kahden sopimuskokonaisuuden solmimisesta. Pikaraitiolinjaa 550 koskeva liikennöintisopimus koskee Helsingin Itäkeskuksen ja Espoon Keilaniemen välille rakennettavaa Raide-Jokerin nimellä kulkevaa pikaraitiorataa liikennöivää linjaa. Linjan liikennöinti on tarkoitus aloittaa viimeistään vuonna 2024. Raide-Jokerin pituus on noin 25 kilometriä ja sitä operoidaan Helsingin Roihupeltoon rakennetulta varikolta 29 Artic XL raitiovaunulla. Liikenne käynnistetään asteittain kasvattaen sitä niin, että täysi liikenteen laajuus on noin 2 miljoonaa linjakilometriä vuodessa.

Toinen sopimuskokonaisuus koskee HSL:n tilaamaa kaupunkiraitioliikennettä, joka kattaa Helsingin kantakaupungissa tapahtuvan raitioliikenteen. Sopimuksessa on varauduttu uusiin kaupunkiraitioliikenneyhteyksiin, mutta ei kantakaupunkiin tuleviin mahdollisiin pikaraitiolinjoihin (esimerkiksi Kruunusilltojen liikenne, Länsi-Helsingin raitiotiet), joiden liikennöinnistä tehdään erillinen hankintatapapäätös ja erilliset sopimukset. Lisäksi sopimuksessa on varauduttu uusien raitiovaunujen hankintaan ja uusien varikoiden käyttöönottoon sopimuskauden aikana. Liikenteen laajuus on sopimuksen alkaessa noin kuusi miljoonaa linjakilometriä vuodessa. Liikennettä hoidetaan sopimuksen alkaessa 122 raitiovaunua käsittävällä kalustolla.

Kummassakin sopimuksessa Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (Kaupunkiliikenne) vastaa raitioliikenteen operoinnista sekä raitiovaunujen kunnossapidosta ja siivouksesta sekä ajoenergian hankinnasta. PR550 osalta kaluston kunnossapitoa suorittaa alihankintana vaunujen toimittaja. Kaluston ja varikot omistaa Kaupunkiliikenne. Pysäkkien hallinta ja ylläpito kuuluu Kaupunkiliikenteen vastuulle infran kunnossapitäjänä. HSL vastaa integroituun

joukkoliikennejärjestelmään liittyvistä tehtävistä kuten liikennetarjonnan suunnittelusta, lippujärjestelmästä, lipunmyynnistä ja lipuntarkastuksesta, asiakasviestinnästä ja liikenteen informaatiopalveluista samalla tavalla kuin muissakin liikennemuodoissa.

HSL on asettanut pikaraitioliikenteen ja kaupunkiraitioliikenteen neuvotteluille ja uusille sopimuksille seuraavat tavoitteet:

- kohtuuhintainen ja kustannuksiltaan läpinäkyvä raitio- ja pikaraitioliikenteen operointi- ja kunnossapitopalvelu
- luotettava raitio- ja pikaraitioliikenne kaikissa olosuhteissa, myös häiriö- ja poikkeustilanteiden aikana
- matkustajamäärien sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen
- raitioliikenteen palvelun ja toimintaympäristön jatkuva kehittäminen
- pikaraitiolinja 550 liikennöinnin onnistunut aloitus
- valmistautuminen pikaraitiolinjan 550 operoinnin kilpailuttamiseen
- nykyistä parempi sopimusten ohjausvaikutus ja raportointi.

Hankintamenettely

Laki liikenteen palveluista (320/2017) 162 § mukaan raitioliikenteen julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sovelletaan vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1398/2016) mukaisia hankintamenettelyjä (erityisalojen hankintalaki). Raideliikenteen henkilöliikenteen palvelujen hankintamenettelyistä on säädetty erikseen myös EU:n palvelusopimusasetuksessa PSA:ssa (1370/2007). Raitioliikenteen ostopalvelusopimukset tehdään PSA:n jaottelun mukaan erityisalojen hankintalain mukaisilla hankintamenettelyillä, ei PSA:ssa erikseen säädettyillä menettelyillä kuten metro- ja junaliikenteessä. Sopimuksia ei voida tehdä erityisalojen hankintalain mukaisena sidosyksikköhankintana, koska tilaajan määräysvaltaehto Kaupunkiliikenne Oy:öön nähden ei täyty.

Erityisalojen hankintalain 26 § mahdollistaa kuitenkin poikkeuksena tähän tapaukseen soveltuvat viranomaishankintayksiköiden väliset yhteistyösopimukset, joilla toteutetaan viranomaishankintayksiköiden vastuulla olevia yleisen edun mukaisia julkisia palveluita yhteistyössä ja yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Kyseessä oleva joustava malli mahdollistaa yhteistyössä kehittämisen ja läpinäkyvän toimintaan. Samalla se rajoittaa yhtiön oikeutta toimia samanaikaisesti avoimilla markkinoilla.

Neuvottelujen kulku ja neuvottelutulos

Neuvottelut aloitettiin keväällä 2020 PR550 liikennöintisopimuksen osalta. Vuoden 2021 keväällä aloitettiin myös Kaupunkiraitioliikenteen liikennöintisopimuksen neuvottelut. Vuoden 2021 lopussa solmittiin neuvottelujen pohjalta laadittu väliaikainen PR550 valmistelujaksoa koskeva sopimus, jotta linjan käynnistys sujuisi tavoitteiden mukaisesti. Syksyn 2022 aikana on saavutettu neuvottelutulos kummankin sopimuksen osalta ja niitä on esitelty HSL:n ja Kaupunkiliikenteen hallituksille. Kaupunkiliikenteen hallitus on osaltaan hyväksynyt neuvottelutuloksen kokouksessaan 3.11.2022.

Uudet sopimukset toteuttavat niille asetettuja tavoitteita seuraavasti:

- Sopimukset mahdollistavat kilpailun avaamista
- Sopimuksissa huomioidaan HSL:n palvelukuvaukset ja häiriönhallinnan tarpeet nykyistä paremmin
- Sopimuksissa määritellään HSL:n ICT-tarpeet sopimustasolle

- Sopimukset tuovat läpinäkyvyyden kaupunkiraideliikenteen kustannusrakenteeseen, mikä mahdollistaa HSL:lle paremman sopimusten ohjausmahdollisuuden ja kilpailun valmistelun sekä PR550 liikennöinnin että muiden raitioliikennehankkeiden osalta
- Sopimukset mahdollistavat HSL:lle hyötymisen Kaupunkiliikenteen tuottavuuden lisäparannuksista sopimuskauden aikana
- Sopimusten ohjausvaikutusta paranevat nykyistä kattavampien kannusteiden avulla
- Sopimukset mahdollistavat kaupunkiraitioliikenteen laajentamisen nykyistä sopimusta edullisemmin halvempien yksikköhintojen kautta
- Sopimukset vahvistavat strategista kumppanuutta Kaupunkiliikenteen kanssa infra- ja varikkovalmistelussa

Uusien sopimuksen taloudelliset vaikutukset

Uusien sopimusten neuvotteluissa käytettiin vertailun lähtökohtana nykyistä kaupunkiraitioliikenteen sopimusta (voimassa 2010-2024) sekä HKL:n vuonna 2018 tekemää tarjoutumista PR550 ja kaupunkiraitioliikenteen operoinnista. Kustannusvertailussa on huomioitu uuden sopimuksen ja nykyisen sopimuksen sekä tarjoutumisen välisiä eroja sopimuksen velvoitteissa.

Raitioliikenteen liikennöintisopimuksien kustannuksiin sisältyvät seuraavat kustannuserät: operoinnin kustannukset, liikenteen ohjaus, kaluston kunnossapitokustannukset, varikoiden kustannukset (mukaan lukien pääomakustannukset uushankinnoista ja peruskorjauksista sekä varikoiden ylläpito), kaluston pääomakustannukset (mukaan lukien uushankinnat, peruskorjaukset ja isot vaihto-osahankinnat sekä kaluston hallinnan kustannukset) sekä liikennöintisopimuksiin liittyvät johdon ja hallinnon kiinteät kustannukset.

Varikoiden ja kaluston pääomakustannukset neuvotellaan erikseen ja maksetaan toteuman mukaan hyväksytyjen hankesuunnitelmien puitteissa. Kaluston osalta uusien sopimusten kaluston kehittämissuunnitelmat tuodaan erikseen HSL:n hallituksen päätettäväksi vuoden 2024 aikana

PR550-sopimuksessa hinnoittelu perustuu ns. Open-book malliin, missä HSL maksaa kaikki PR550-operoinnista aiheutuvat kustannukset vuosittain sovittavan tavoitekustannusmallin pohjalta. Korvausmalli poikkeaa muista HSL:n kaupunkiraideliikenteen ja bussiliikenteen yksikköhintoihin perustuvista sopimuksista. Korvausmallin tavoitteena ja etuna on täysi läpinäkyvyys PR550-kustannuksiin, mikä lisää HSL:n kustannustietoisuutta ja tukee tulevaan kilpailuun valmistautumista.

PR550 liikennöintisopimuksen taloudelliset vaikutukset:

Huomioita laskelmasta:

- Kustannustaso esitetty vuoden 2023 hintatasossa

- Laskelma ei sisällä kannusteita (bonukset ja sanktiot)
- Yleinen kustannustason nousu vaikuttaa myös tavoitekustannukseen
- Vuodesta 2026 eteenpäin kustannukset nousevat vaiheittain yli 23 milj. euron, kun vaunujen takuu-aika päättyy ja kunnossapitosopimuksen kustannukset kasvavat

Kaupunkiraitioliikennesopimuksen osalta korvausmalli perustuu muiden kaupunkiraitioliikennesopimusten ja bussisopimusten tapaan yksikköhintoihin sekä kiinteisiin eriin. Hintatason määrittämisessä on lähtökohdaksi otettu HKL:n vuonna 2018 tekemän tarjoutumisen hintataso. Tähän hintatasoon on yhteisesti sovittu tarkistuksia tarjoutumisen jälkeen tapahtuneiden muutosten pohjalta.

Kaupunkiraitioliikennesopimukseen neuvotellut yksikköhinnat ovat (vuoden 2020 hintatasossa):

- Km-kustannus/Artic-kalusto: 1,94 eur/km
- Km-kustannus/muu kalusto: 1,77 eur/km
- Tuntikustannus: 44,48 eur/h

Kaupunkiraitioliikennesopimuksen kiinteät erät ovat (vuoden 2020 hintatasossa):

- Johto ja hallinto: 3,75 M€/vuosi
- Kalustotiimi: 1,35 M€/vuosi
- LOK-kustannus: 1,70 M€/vuosi
- Vallilan varikon ylläpitokustannus: 1,4 M€/vuosi
- Töölön varikon ylläpitokustannus: 0,6 M€/vuosi
- Ruskeasuon varikon ylläpitokustannus: 1,8 M€/vuosi

Kaluston ja varikoiden pääomakustannukset maksetaan toteuman mukaan HSL:n hyväksymien hankesuunnitelmien puitteissa

Tämänhetkisen arvion mukaan kaupunkiraitioliikennesopimuksen arvo ensimmäisenä sopimusvuonna 2025 on noin 67,7 miljoonaa euroa (HSL:n TTS 2023-2025 mukaan), mukaan lukien:

- operointi (kuljettajat, kaluston kunnossapito): 35,8 M€
- kiinteät erät (johto ja hallinto, kalustotiimi, liikenteenohjaus): 7,1 M€
- kalusto ja varikot: 24,8 M€

Sopimusten arvioitu kokonaisarvo vuoden 2023 hintatasossa on varsinaisten sopimuskausien aikana seuraava:

- PR550 osalta sopimuksen yhteenlaskettu arvioitu kokonaissumma enintään noin 106 000 000 euroa (+ alv 10 %) 5 vuoden sopimuskaudelta
- Kaupunkiraitioliikenteen sopimuksen yhteenlaskettu arvioitu kokonaissumma enintään noin 830 000 000 euroa (+ alv 10 %) 10 vuoden sopimuskaudelta

Sopimuskokonaisuuden esittely

Sopimuskokonaisuuden esittely on päätöksen liitteenä 1.

Päätös tulee julkiseksi hallituksen päätöksenteon jälkeen.

Ehdotus

Hallitus päättää

a) valita päätöksen perusteluosassa esitetyin perustein HSL:n Pikaraitiolinja 550 operoinnin ja kunnossapidon toimittajaksi Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n vähintään vuoden 2028 syysliikenteen alkuun sekä enintään neljälle erikseen päätettävälle optiovuodelle;

b) valita päätöksen perusteluosassa esitetyin perustein HSL:n Kaupunkiraitioliikenteen operoinnin ja kunnossapidon toimittajaksi

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n 10 vuodeksi alkaen 1.1.2025 sekä enintään viidelle erikseen päätettävälle optiovuodelle;

c) valtuuttaa toimitusjohtajan hyväksymään lopulliset sopimusasiakirjat ja allekirjoittamaan sopimuksen; sekä

d) valtuuttaa toimitusjohtajan tekemään päätökset sopimuskausilla mahdollisesti tarvittavista hankintalainsäädännön mahdollistamista vähäisistä sopimusmuutoksista. Arvoltaan vähäiseksi katsotaan muutos, joka on arvoltaan alle kymmenen prosenttia alkuperäisen kaupunkiraitiliikenteen ja pikaraitiolinja 550 hankintasopimuksen arvosta.

Liikennöintiä koskevat sopimukset eivät synny tällä päätöksellä. Liikennöinnistä laaditaan kirjalliset sopimukset.

Päätös tarkastetaan kokouksessa.

Käsittely

Ennen asian käsittelyä Vantaan kaupungin asiantuntijaedustaja Tero Anttila ilmoitti olevansa hallintolain 28.1 §:n mukaan esteellinen ja poistui kokouksesta asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös

Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Päätös tarkastettiin kokouksessa.

Liitteet

Liite1 Sopimuskokonaisuuden esittely